

Reaktivierung der Bahnstrecke Neumünster-Ascheberg bleibt strittig

Plön/Neumünster – Mit einem Gutachten wollen die Städte Plön und Neumünster die stillgelegte Bahnstrecke Neumünster-Ascheberg doch noch retten und eine Entwidmung durch das Eisenbahnbundesamt verhindern. Die 20 000 Euro teure Machbarkeitsstudie, die Auskunft über zukünftige Chancen der Strecke geben soll, wird zur Hälfte finanziert von der Aktivregion Schwentine/Holsteinische Schweiz. Die Grundeigentümer, die die Bahntrasse inzwischen ge-

kauft haben und sie anderweitig nutzen wollen, sind empört über den Zuschuss.

„Das Gutachten hätte man sich sparen können. Man muss nur die Verkehrsbetriebe im Kreis Plön fragen. Die Busse nach Neumünster sind immer leer“, sagte Ludwig Hirschberg, durch dessen landwirtschaftlichen Betrieb in Perdel (Gemeinde Belau) die Trasse schneidet. Er sei überrascht, dass die Aktivregion Gelder, die eigentlich für den ländlichen Raum gedacht seien, für die Interessen von zwei

Städten einsetze. Das Gutachten wertete Hirschberg als Mittel, das laufende Entwicklungsverfahren zu verzögern oder sogar zu verhindern. Und ohne Entwidmung dürfen die Gleise und der Bahndamm aus Schotter nicht zurückgebaut werden.

Er gibt der Bahnstrecke, auf der vor 25 Jahren der letzte Zug rollte, auch in Zukunft keine Chance. Für Güterverkehr mache sie keinen Sinn mehr. Und die Bewohner der Dörfer kämen günstiger und bequemer mit dem Bus in die

Zentren.

Matthias Saggau, Landwirt aus Kalübbe, weist auf die große Einigkeit hin, die in den Gemeinden zwischen Plön und Neumünster herrsche. Die neuen Grundeigentümer wollten die insgesamt 42 Hektar Trassengelände nur teilweise landwirtschaftlich nutzen, in dem geteilte Felder nun zusammengelegt werden können. Man habe Vorschläge, wo man Wanderwege für die Gemeinden anlegen oder sich kleine Biotope entwickeln könnte.

Ludwig Hirschberg sieht in dem Abbau der Anlagen auch einen Beitrag zur Aufwertung des Landschaftsbilds. Der Bahndamm blockiere an vielen Stellen die Aussicht auf Täler und Seen. Wenn eine Verkehrsstrecke überflüssig geworden sei, müsse sie auch wieder zurückgebaut werden dürfen.

Hirschberg und Saggau wiesen Behauptungen zurück, mit dem Kauf der Gleise würde man ein Geschäft machen, beispielsweise mit dem Weiterverkauf des Stahls und

des Schotters. Hirschberg zahlt nach eigenen Angaben sogar etwas zu, weil der Abtransport nicht durch die Erlöse gedeckt werden würde. Den Schotter wieder in Bahntrassen zu verbauen, sei wegen weiter Transportwege unsinnig. Für andere Nutzungen sei seine Qualität nur minderwertig. Hirschberg sieht in seinem Landkauf vor allem auf die Zukunft seines Gutes Perdöl und der Region um Belau, die ohne tote Bahntrasse aufgewertet würden. hjs